Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 48. Warszawa, 10 września 1936 r. Rok XVIII

T R E Ś Ć:

SPRAWY RUCHU KOLEJOWEGO.

237.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 5 sierpnia 1936 r. Nr. R. O. II. 50 95 w sprawie zmian i uzupełnień w Przepisach Ruchu Nr. R 1.

W Przepisach Ruchu Nr. R 1, zatwierdzonych rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dn. 12 czerwca 1933 r. Nr. R. O. II. 50 5 (Dz. T. i Z. Kol. z 1933 r. Nr. 40, poz. 317) wprowadzić następujące zmiany i uzupełnienia:

Zamiast § 22 Przepisów Ruchu w obecnym brzmieniu przyjąć następującą nową redakcję tego paragrafu:

§ 22.

Stosowanie różnych sposobów prowadzenia ruchu na jednym szlaku.

Na tym samym szlaku między dwiema sąsiedniemi stacjami nie mogą być stosowane jednocześnie różne sposoby prowadzenia ruchu pociągów, z wyjątkiem następujących przypadków:

a) w razie przeszkody w działaniu lub wyłączenia urządzeń elektromechanicznej blokady liniowej, odnoszących się do jednego tylko z torów szlaku dwutorowego, ruch pociągów po tym torze powinien odbywać się z zastosowaniem zapowiadania pociągów telegraficznie lub telefonicznie (§§ 42 i 43), przy czym obsługuje się na tym torze semafory i bloki, jeżeli urządzenia blokowe na to pozwalają. Po drugim torze tego szlaku z czynnymi urządzeniami blokowemi ruch pociągów odbywa się przy pomocy urządzeń blokowych;

b) w razie zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego, posiadającego czynną blokadę liniową elektromechaniczną i zastosowania przepuszczania pociągów po drugim torze na podstawie porozumienia telegraficznego lub telefonicznego (§ 59 ust. (5)), dla przepuszczenia pociągów idących po tym torze jako właściwym nastawia się semafory i obsługuje urządzenia blokowe.

W § 59, redakcję ustępu (8) zmienić jak następuje:

(8) Na szlakach posiadających czynną blokadę linjową elektromechaniczną, dla przepuszczenia pociągów idących po torze właściwym nastawia się semafory i obsługuje urządzenia blokowe, dla przepuszczenia zaś pociągów idących po torze niewłaściwym nastawiać semaforów i obsługiwać blokady nie wolno. Wjazd i wyjazd pociągów, idących po torze niewłaściwym, odbywa się przy semaforach nastawionych na „Stój" z zachowaniem odpowiednich postanowień Przepisów sygnalizacji, o czym należy uprzedzić drużynę pociągową pisemnie w wydanym jej rozkazie szczególnym. Jeżeli jednak semafory wjazdowe i wyjazdowe zostaną uzależnione od zwrotnic odpowiednio do wprowadzonego ruchu jednotorowego, to te semafory powinny być czynne; należy do tego dążyć przy długotrwałym zamknięciu jednego z torów szlaku dwutorowego.

W tymże § 59 redakcję pozycji 6) ustępu (9) zmienić jak następuje:

6) Posterunki blokowe zawiadamiają o przejściu pociągów przez posterunek za pomocą telegrafu, w braku zaś telegrafu, telefonicznie. Dla przepuszczenia pociągów idących po torze właściwym nastawia się semafory odstępowe i obsługuje się urządzenia blokady liniowej. Dla przepuszczenia pociągów, idących po torze niewłaściwym, nie nastawia się semaforów odstępowych, drużyny zaś takich pociągów, przejeżdżając obok posterunku blokowego, powinny stosować się do sygnałów ręcznych dawanych z tego posterunku. Dyżurny blokowy, po przejściu pociągu po torze niewłaściwym, powinien założyć na szynach naprzeciw posterunku spłonki, których nie wolno mu zdjąć zanim nie otrzyma od posterunku następnego, w kierunku biegu pociągu, potwierdzenia przybycia pociągu.

W § 59, po ustępie (10) dodać nowy ustęp (11) w redakcji jak następuje:

(11) Jeżeli przy wprowadzeniu ruchu po jednym torze szlaku dwutorowego, urządzenia blokady liniowej będą przystosowane do ruchu jednotorowego, to ruch pociągów po tym torze odbywa się przy pomocy blokady liniowej na podstawie regulaminu wydanego przez dyrekcję.

Obecny ustęp (11) w § 59 oznaczyć jako ustęp (12).

W dziale A § 60 w ustępie (11) zamiast obecnych pozycyj 4), 5) i 6) wprowadzić nowe pozycje 4) i 5) w redakcji następującej:

4) na liniach dwutorowych i jednotorowych, na których zapowiadanie pociągów odbywa się za pomocą urządzeń blokowych elektromechanicznych, powrót popychacza ze szlaku może być dozwolony tylko w przypadku, jeżeli urządzenia nastawcze i blokowe zabezpieczają od wypuszczenia pociągu na szlak zajęty z każdego z dwóch kierunków.

5) Dla przepuszczenia popychacza, powracającego ze szlaku dwutorowego po torze niewłaściwym nie nastawia się semaforów odstępowych ani semaforów wjazdowych na sygnał „wolna droga". Dla przepuszczenia popychacza powracającego ze szlaku jednotorowego: na liniach bez blokady liniowej elektromechanicznej nastawia się semafory odstępowe i wjazdowe na sygnał „wolna droga", na liniach zaś posiadających blokadę liniową nie nastawia się semaforów odstępowych, semafory zaś wjazdowe nastawia się na sygnał „wolna droga" tylko wtedy, jeżeli obsługę semaforów wjazdowych dla przepuszczenia powracającego popychacza przewiduje regulamin stacyjny.

SPRAWY DROGOWO-KOLEJOWE.

238.

Nr. U. M. III.-204 3 z dnia 11 sierpnia 1936 r. w sprawie wprowadzenia ujednostajnionego sposobu prowadzenia metryk mostowych.

W celu ujednostajnienia sposobu prowadzenia metryk mostów, wiaduktów i przepustów na całej sieci P. K. P. Ministerstwo Komunikacji zarządza wprowadzenie nowych, załączonych do niniejszego, znormalizowanych wzorów, według których należy prowadzić zapisy wszystkich danych o budowlach sztucznych, zgodnie z załączoną do wzorów instrukcją i poniższymi wskazówkami.

Stosownie do wspomnianej instrukcji należy wykonać dla każdego mostu, przepustu i t. p. odpowiedni szkic i dołączyć go do właściwej metryki mostowej, z którą szkic ten stanowić winien nierozłączną całość.

Część dotyczącą utrzymania mostu, przepustu i t. p. będzie można uzupełniać, dokleja-

jąc w miarę potrzeby na końcu metryki oddzielne karty, porubrykowane jak na stronie 7 i 8 załączonego wzoru metryk.

Metryki mostowe należy stale uaktualniać, wprowadzając do nich tak w części opisowej, jak w rubrykach utrzymania oraz na szkicu mostu, przepustu i t. p. wszelkie dokonane z biegiem czasu zmiany, przeróbki, wzmocnienia i t. d.

O ile Dyrekcja prowadzi obecnie księgi, czy metryki, mostowe, których układ nie różni się zasadniczo od załączonych wzorów metryk, to należy prowadzone dotychczas księgi (metryki) mostowe uzupełnić tylko danymi, objętymi nowemi wzorami metryk, i prowadzić w dalszym ciągu księgi mostowe na dotychczasowych wzorach, do czasu zupełnego zakończenia danej księgi (metryki) mostowej.

Nowe wzory metryk mostowych należy wprowadzać:

1) stopniowo po zakończeniu starych ksiąg mostowych dla tych budowli sztucznych, dla których takie księgi prowadzą się zgodnie z poprzednim ustępem.

2) niezwłocznie dla wszystkich nowych budowli sztucznych, a więc na nowopobudowanych liniach, oraz dla wybudowanych lub całkowicie odbudowanych na liniach dawniej istniejących,

3) niezwłocznie w razie przebudowy lub wzmocnienia budowli sztucznej, powodujących znaczne zmiany w części opisowej metryki mostowej,

4) niezwłocznie dla wszystkich budowli sztucznych, nie posiadających dotychczas zupełnie metryk mostowych, przy czym należy przedewszystkiem wykonać te metryki dla mostów i przepustów o rozpiętości 12 m. i mniejszej.

Poza tym dla wszystkich budowli sztucznych, dla których księgi mostowe pozostały po b. zarządach kolejowych (austriackich, niemieckich i rosyjskich) w językach obcych winny być w możliwie krótkim przeciągu czasu sporządzone metryki mostowe według nowych wzorów.

Druki nowych metryk mostowych będą wykonane zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji i rozesłane Dyrekcjom w niezbędnej ilości egzemplarzy.

DYREKCJA OKRĘGOWA
KOLEI PAŃSTWOWYCH

w ....

Oddział Drogowy ....

Linia ....

Szlak ....

Km

Schemat „A"

(mostów i wiaduktów belkowych
i ramowych).

METRYKA MOSTOWA

Most przez rzekę ....

„ „ strumień ....

„ „ kanał ....

„ „ jar ....

Wiadukt kolejowy nad ulicą .... w ....

„ „ „ torem kolejowym ....

„ drogowy „ „ „ ....

Kładka dla pieszych nad torami ....

Załączniki:

1 szkic $\frac{\text{mostu}}{\text{wiaduktu}}$ z przekrojem geologicznym

1) Rok budowy $\frac{\text{mostu}}{\text{wiaduktu}}$

2) Odległość $\frac{\text{mostu}}{\text{wiaduktu}}$ od najbliższej stacji .... km.

3) Daty i opisy zniszczenia oraz odbudowy $\frac{\text{mostu}}{\text{wiaduktu}}$ ....

4) Data i opis wzmocnienia $\frac{\text{mostu}}{\text{wiaduktu}}$ ....

5) Opis i poziom najbliższego reperu, do którego nawiązano niwelację $\frac{\text{mostu}}{\text{wiaduktu}}$ ....

6) Materiał i objętość muru w fundamentach podpór:

beton $\frac{\text{żwirowy}}{\text{tłuczniowy}}$ — skład .... objętość .... m³

kamień łamany na zaprawie $\frac{\text{cementowej}}{\text{wapiennej}}$ — skład zaprawy .... objętość .... m³;

7) Materiał i objętość muru w ścianach podpór nad odsadzką fundamentów:

beton $\frac{\text{żwirowy}}{\text{tłuczniowy}}$ — skład .... objętość m³

kamień łamany na zaprawie $\frac{\text{cementowej}}{\text{wapiennej}}$ — skład zaprawy .... objętość m³

8) Materiał izbic, gzymsów, zlewów, ciosów podporowych i licówki ....

9) Ilość, system, materjał i ciężar łożysk ....

10) Materiał konstrukcji nośnej przęseł (bez łożysk): (stal zlewna, żelazo spawalne, żelazobeton, beton, drzewo)

11) Ciężar $\frac{\text{stali}}{\text{żelaza}}$ każdego przęsła oddzielnie (bez łożysk) ton ....

lub objętość żelazobetonu, betonu, drzewa) w każdym przęśle m³ ....

12) Całkowite stałe obciążenie poszczególnych przęseł w kg/m. ....

13) Normy obciążenia ruchomego, na które konstrukcja została wybudowana ....

14) Normy obciążenia ruchomego, na które konstrukcja została wzmocniona ....

15) Typ szyn na moście ....

16)*) Mostownice: sosnowe ....

dębowe ....

*) Podać — nasycane, smołowane, pokryte karbolineum; ilość każdego wymiaru w sztukach i metrach sześc. oraz rozstaw osiowy mostownic.

17) *) Belki chodnikowe: sosnowe ...

dębowe ...

18) Deski pomostu — ilość desek każdej grubości na $\frac{\text{moście}}{\text{wiadukcie}}$ w m^3

19) Poręcze — długość poręczy na przęsłach mostowych ... m

" " " " przyczółkach ... m

20) Urządzenia zabezpieczające most (jak izbice, wały regulacyjne i inne)

...

21) Sposób zabezpieczenia koryta wodnego ...

" " stożków ziemnych ...

" " fundamentów podpór ...

22) Przyrządy wyrównawcze na moście, kompletów ...

23) Urządzenia zabezpieczające od pożaru ...

...

24) Urządzenia zabezpieczające od wykolejenia taboru

...

25) Urządzenia ochronne zabezpieczające od dymu ...

...

26) Stałe sygnały ochronne lub ostrzegawcze ...

...

27) Największa dozwolona szybkość pociągów na moście ...

28) Dopuszczalność podwójnej trakcji ...

29) Inne szczegóły nieobjęte niniejszym wzorem ...

...

30) Daty wykonania obciążeń próbnych $\frac{\text{mostu}}{\text{wiaduktu.}}$ z podaniem schematu ustawienia pociągu próbnego na moście, nacisków na osie oraz odczytanej strzałki ugięcia.

dn ... 19 ... r. f =

dn ... 19 ... r. f^1 =

dn. ... 19 ... r. f =

dn. ... 19 ... r. f =

dn. ... 19 ... r. f =

dn. ... 19 ... r. f =

31) Największe ciśnienie fundamentu na grunt ...

*) Podać — nasycane, smołowane, pokryte karbolineum; ilość każdego wymiaru w sztukach i metrach sześc. oraz rozstaw osiowy mostownic.

32) Największe obciążenie jednego pala ....

33) Naprężenia w konstrukcji nośnej.

Elementy konstrukcji nośnej		Największe naprężenia obliczone według norm obciążenia	Naprężenia w konstrukcji nośnej przy obciążeniu ruchomym odpowiadającym rzeczywiście kursującym najcięższym parowozom *)	Ulgowe naprężenia dopuszczalne wg. rozp. M. K. z dn. 14.III.34 r. Nr. U. M. V.—402/1
Blachownice		....	....	....
Kratownice	Pas górny	....		
	Pas dolny	....		
	Krzyżulce	....		
	Słupki i wieszaki	....		
Jezdnia	Poprzecznice	....		
	Podłużnice	....		
Ściskanie w betonie; rozciąganie w uzbrojeniu				

*) UWAGA. Sprawdzenie naprężeń należy wykonać zgodnie z rozp. M. K. z dn. 14.III.1934 r. Nr. U. M. V. —402/1 w przypadku, jeżeli obciążenie ruchome przyjęte przy projektowaniu mostu było mniejsze niż obciążenie przez pociągi obecnie kursujące na danej linii.

OBSERWACJE HYDROMETRYCZNE (wód i kry) **)

Data obserwacji (godzina, dzień, miesiąc i rok)	Wielkie wody		Przejście lodów		Uwagi
	Poziom odczytany na wodowskazie	Różnica poziomów zwierciadła wody i dolnej krawędzi przęsła	Poziom odczytany na wodowskazie	Różnica poziomów przepływu kry i dolnej krawędzi przęsła	

**) Poziomy powinny być odniesione do reperu, wskazanego pod punktem 5 niniejszej metryki.

UTRZYMANIE

Data oględzin	Opis zauważonych braków i uszkodzeń

UTRZYMANIE.

Data — rodzaj — ilość wykonanych robót dla usunięcia zauważonych braków i uszkodzeń	UWAGI

UTRZYMANIE.

Data oględzin	Opis zauważonych braków i uszkodzeń

DYREKCJA OKRĘGOWA
KOLEI PAŃSTWOWYCH

w ....

Schemat „B"
(mostów i wiaduktów sklepionych
i przepustów)

Oddział Drogowy ....

Linia ....

Szlak ....

Km. ....

METRYKA MOSTOWA

Most łukowy (sklepiony) przez rzekę ....

" " " " strumień ....

" " " " kanał ....

" " " " jar ....

Wiadukt łukowy kolejowy nad ulicą .... w ....

" " " " torem ....

" " drogowy " " ....

Przepust ....

Załączniki

1 szkic $\frac{\text{mostu}}{\text{wiaduktu, przepustu}}$ z przekrojem geologicznym

1) Rok budowy $\frac{\text{mostu}}{\text{wiaduktu, przepustu}}$ ....

2 Odległość $\frac{\text{mostu}}{\text{wiaduktu, przepustu}}$ od najbliższej stacji km. ....

3) Data i opisy zniszczenia oraz odbudowy $\frac{\text{mostu}}{\text{wiaduktu, przepustu}}$ ....

....

....

....

4 Data i opis wzmocnienia $\frac{\text{mostu}}{\text{wiaduktu, przepustu}}$

....

....

....

5) Opis i poziom najbliższego reperu, do którego nawiązano niwelację $\frac{\text{mostu}}{\text{wiaduktu, przepustu}}$

....

....

6) Materiał muru w fundamentach podpór

beton $\frac{\text{żwirowy}}{\text{tłuczniowy}}$ skład .... objętość .... m^3

kamień łamany na zaprawie $\frac{\text{cementowej}}{\text{wapiennej}}$ skład zaprawy ....

objętość muru m^3

7) Materiał muru w ścianach podpór nad odsadzką fundamentów

beton $\frac{\text{żwirowy}}{\text{tłuczniowy}}$ skład .... objętość .... m^3

kamień łamany na zaprawie $\frac{\text{cementowej}}{\text{wapiennej}}$ skład zaprawy ....

objętość muru m^3

8) Materiał izbic, gzymsów, zlewów, ciosów podporowych i licówki

....

....

....

9) Objętość muru: a) w sklepieniu .... m^3

b) w płycie przepustu ramowego m^3

c) w rurze przepustu rurowego .... m^3

d) materjał powyższego muru

$\frac{\text{cegła}}{\text{kamień łamany}}$ na zaprawie $\frac{\text{cementowej}}{\text{wapiennej}}$ skład zaprawy ....

$\frac{\text{beton}}{\text{żelazobeton}}$ o składzie ....

10) Ilość pierścieni i ich długość w przepuście rurowym ....

11) Normy obciążenia ruchomego, na które konstrukcja została wybudowana

....

12) Typ szyn na moście ....

13) Chodniki, ich ustrój, materiał i wymiary ....

....

....

14) Poręcze—długość poręczy na przęsłach mostowych ....

" " " przyczółkach ....

15) Rodzaj izolacji i sposób odwodnienia

....

....

16) Urządzenia zabezpieczające $\frac{\text{most}}{\text{wiadukt, przepust}}$ (izbice, wały regulacyjne i inne) ....

....

....

17) Sposób zabezpieczenia ....

a) koryta wodnego ....

b) stożków ziemnych ....

c) fundamentów podpór ....

....

18) Urządzenia zabezpieczające od dymu ....

....

19) Sygnały ochronne lub ostrzegawcze ....

20) Największa dozwolona szybkość pociągów na moście ....

21) Dopuszczalność podwójnej trakcji ....

22) Inne szczegóły nieobjęte niniejszym wzorem ....

....

....

....

23) Daty wykonania obciążeń próbnych $\frac{\text{mostu}}{\text{wiaduktu, przepustu}}$ z podaniem schematu ustawienia obciążenia próbnego na moście, nacisków na osie, oraz odczytanej strzałki ugięcia

dn. .... 19.......... r. f =

dn. .... 19.......... r. f^1 =

dn. .... 19.......... r. f =

dn. .... 19.......... r. f =

dn. .... 19.......... r. f =

dn. .... 19.......... r. f =

dn. .... 19.......... r. f =

dn. .... 19.......... r. f =

dn. .... 19.......... r. f =

24) Największa ciśnienie fundamentu na grunt ....

....

25) Największe obciążenie jednego pala ....

....

26) Naprężenia w konstrukcji nośnej obliczone przy obciążeniu stałym .... kgm i ruchomym (wyszczególnionym w poniższej tabeli)

26) Naprężenia w konstrukcji nośnej obliczone przy obciążeniu stałym .... kgm. i ruchomym (wyszczególnionym w poniższej tabeli).

Elementy konstrukcji nośnej	Największe naprężenia obliczone wg. norm obciążenia	Naprężenia w konstrukcji nośnej przy obciążeniu ruchomym odpowiadającym rzeczywiście kursującym najcięższym parowozom *)	Naprężenie dopuszczalne
Sklepienie			
ściskanie			
rozciąganie			
Płyty			
ściskanie			
rozciąganie			
Belki podłużne			
ściskanie			
rozciąganie			
Belki poprzeczne			
ściskanie			
rozciąganie			

*) UWAGA: Sprawdzanie naprężeń należy wykonać zgodnie z rozp. M. K. z 14.III. 1934 r. Nr. U. M. V.-402/1 w przypadku, jeżeli obciążenie ruchome, przyjęte przy projektowaniu mostu, było mniejsze niż obciążenie przez pociągi, obecnie kursujące na danej linii.

OBSERWACJE HYDROMETRYCZNE (wód i kry) **)

Data obserwacji (godzina, dzień, miesiąc i rok)	Wielkie wody		Przejście lodów		Uwagi
	Poziom odczytany na wodowskazie	Różnica poziomów zwierciadła wody i dolnej krawędzi przęsła	Poziom odczytany na wodowskazie	Różnica poziomów przepływu kry i dolnej krawędzi przęsła	

**) Poziomy powinny być odniesione do reperu wskazanego pod punktem 5 niniejszej metryki.

UTRZYMANIE.

Data oględzin	Opis zauważonych braków i uszkodzeń

UTRZYMANIE.

Data — rodzaj — ilość wykonanych robót dla usunięcia zauważonych braków i uszkodzeń	Uwagi:

UTRZYMANIE.

Data oględzin	Opis zauważonych braków i uszkodzeń

INSTRUKCJA.

Na szkicu mostu, obejmującym widok boczny, rzut poziomy, przekroje poprzeczne — należy podać:

A) 1) kąt skrzyżowania osi mostu (wiaduktu) z linią łączącą środki ciosów podporowych,

2) ilość torów na moście (wiadukcie),

3) promień łuku linii na moście (wiadukcie),

4) wielkość spadku lub wzniesienia linii na moście (wiadukcie), w kierunku kilometrowymi,

5) kierunek biegu wody w prawo, w lewo, patrząc w kierunku kilometrowania,

6) długość mostu między ściankami żwirowymi,

B) 7) rozpiętość w świetle i teoretyczną poszczególnych dźwigarów, sklepień,

8) wysokość teoretyczną dźwigarów,

9) a) odległość między osiami dźwigarów.
b) w sklepieniach i przepustach:

1) długość przepustu lub sklepienia,

2) kształt osi łuku sklepienia (ze wskazaniem wielkości promieni i strzałki),

3) grubość sklepienia w kluczu,

4) grubość sklepienia w wezgłowiu,

5) grubość ścian przepustu.

C) Poziomy

10) zera łaty wodowskazowej,

11) stopki szyny,

12) powierzchni górnej ciosów podporowych,

13) krawędzi dolnej przęseł lub podniebienia sklepienia w kluczu albo dolnej powierzchni płyty przepustu ramowego,

14) odsadzki fundamentów,

15) wody najniższej dotychczas zaobserwowanej,

16) wody najwyższej dotychczas zaobserwowanej,

17) różnicy poziomów zwierciadła wody najwyższej i krawędzi dolnej dźwigarów lub sklepienia,

18) różnicy poziomów zwierciadła wody żeglownej i krawędzi dolnej dźwigarów lub sklepienia.

D) W przekroju poprzecznym mostu należy wskazać:

19) ustrój pomostu,

20) układ torów,

21) przyjętą na P. K. P. skrajnię na mostach.

E) 22) sposób posadowienia podpór (ściany szczelne, posadowienie bezpośrednio na gruncie, na ruszcie, na palach drewnianych, żelazo-betonowych lub innych, studnie, kesony i t. p.),

23) niezbędne wymiary i rzędne podpór.

Uwagi:

1) W razie istnienia oddzielnych konstrukcyj nośnych pod każdym torem — należy prowadzić metrykę mostową każdej konstrukcji oddzielnie.

2) Dane w dziale (E) należy wypełnić na podstawie posiadanych wiarogodnych dokumentów z okresu projektowania, budowy lub odbudowy.

3) Poziomy w dziale (C) powinny być odniesione do reperu, wskazanego pod punktem 5 metryki mostowej.

4) Zero łaty wodowskazowej powinno być przyjęte w poziomie dna rzeki lub strumienia w nurcie.

5) Widok boczny i plan mostu lub wiaduktu należy wykonać, zależnie od jego długości w świetle, w podziałkach następujących:

przy długości do 4 m — 1:50,

przy długości od 4 do 12 m — 1:100,

przy długości od 12 — 100 m — 1:200,

przy długości powyżej 100 m — 1:400,

przekroje zaś poprzeczne mostów rozpiętości do 12 m w podziałce 1:50,

rozpiętości powyżej 12 m — 1:100.

Wykonany na podstawie powyższej instrukcji szkic mostu czy przepustu należy dołączyć do właściwej metryki mostowej, z którą szkic ten stanowić będzie nierozłączną całość.

SPRAWY ZASOBÓW KOLEJOWYCH.

239.

Obwieszczenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 2 lipca 1936 roku w sprawie wykazu rzeczoznawców, upoważnionych do urzędowego odbioru technicznego materjałów, używanych do budowy kotłów parowych.

(Przedruk z „Monitora Polskiego" Nr. 157 z dnia 9.VII. 1936 r., poz. 281).

„W wykonaniu § 3 przepisów o warunkach technicznych, dotyczących materjałów, używanych do budowy kotłów parowych (zał. do rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 8 listopada 1930 r. — Dz. U. R. P. Nr. 91, poz. 714), podaje się do wiadomości, że do urzę-

dowego odbioru technicznego materiałów do budowy i naprawy kotłów parowych zostają upoważnieni, aż do odwołania:

1) Ministerstwo Komunikacji przez swych Inspektorów-Odbiorców i Komisarzy Rządowych w wytwórniach;

2) Mechaniczna Stacja Doświadczalna Politechniki Lwowskiej z Oddziałami w Wielkich Hajdukach i Borysławiu;

3) Politechnika Warszawska;

4) Stowarzyszenie Dozoru Kotłów Parowych w Warszawie, Poznaniu i Katowicach;

5) „Międzynarodowy Rejestr Klasyfikacji Okrętów i Statków Powietrznych Bureau Veritas w Paryżu" — tylko dla odbioru materjałów zagranicznych;

6) Lloyd s Register of Shipping w Londynie — tylko dla odbioru materjałów zagranicznych;

7) Dozór Kotłowy Urzędu Morskiego w Gdyni;

8) Akademja Górnicza w Krakowie.

Jednocześnie uchyla się obwieszczenia Ministra Przemysłu i Handlu w tejże sprawie z dnia: 6 lipca 1931 r. (Monitor Polski Nr. 158, poz. 232), 14 grudnia 1933 r. (Monitor Polski Nr. 290, poz. 315) i 30 maja 1934 r. (Monitor Polski Nr. 134, poz. 181).

Minister Przemysłu i Handlu:
(—) *Antoni Roman.*

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 85286. 10.IX.36. 8400.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Wydawnictw M. K. (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123, II p., telefon Nr. 8-26-28. Konto czekowe P. K. O. Nr. 30.658). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr.

Prenumeratę wpłacać należy przed początkiem każdego kwartału, półrocza lub roku.

Zamówienia na prenumeratę jak również na numery pojedyncze wykonywa się jedynie po wpłaceniu należności.

Reklamacje z powodu nieotrzymania poszczególnych numerów wnosić należy do właściwych urzędów pocztowych niezwłocznie po otrzymaniu następnego kolejnego numeru. Reklamacyj spóźnionych lub wniesionych niewłaściwie nie uwzględnia się.

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Wydawnictwa M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.